

Glas 1700 GT 1966

NEVS-brevet lördag 27 juli
Föregående fredag 26 juli

1. **Här är bilrivalerna som tvingats till samarbete**
2. **Alrik Söderlind: Volvos väg in i den elektriska framtiden**
3. **Carlos Ghosn stämmer Nissan och Mitsubishi på 15 miljoner euro**
4. **Ford stäms på miljarder för förfalskade bränsletester**
5. **Kinesiska BAIC köper andel i Daimler**
6. **Volkswagen har parkerat 300 000 bilar från dieselgate i USA**
7. **Volkswagen Golf Sportsvan försvinner**
8. **Mercedes-AMG CLA 45 S 4Matic+ Shooting Brake officiell**
9. **Provkörning av Mercedes GLC 300 4Matic**
10. **Toyota uppdaterar Prius Plug-in Hybrid**
11. **Prov: Toyota GR Supra – legenden är tillbaka och övertygar stort**
12. **Provkörning av Nissan Leaf e+ 62 kWh N-connect**
13. **Kraftigt vinstlyft för Hyundai**
14. **Först i världen med bränslecellsdrivna dubbeldäckare**
15. **Billigare än taxi, närmare än buss**
16. **Bila i Spanien kan bli dyrt – om du inte kan reglerna**
17. **Volvoville – P1800 som cabriolet**
18. **Alfa Romeo 8C**
19. **Grattis Opel Manta!**
20. **Audi RS Q8 ger järnet på Nürburgring**
21. **Nya Zeelands superbil ska slå rekord i nedkraft**
22. **Red Bull Racing slår rekord i snabbaste pit stop**

SVENSKA DAGBLADET

1. Här är bilrivalerna som tvingats till samarbete

SvD Näringsliv tisdag 23 juli 2019

Konkurrenter eller partners? Bilindustrin har tvingats till en rad samarbeten för att klara av ökade kostnader efter skärpta utsläppsregler och utveckling av självkörande bilar och eldrift. Resultatet: en mängd oheliga allianser. Här är några av de allianser och företag det kokar extra mycket kring just nu i bilvärlden



Eldrivna taxibilar i Kina.

Volkswagen och Ford

Biljättarna tog i juli ett stort steg in i en allians som kan få stor påverkan på hela utvecklingen av självkörande fordon. Volkswagen, världens största biltillverkare, köpte då in sig i Argo AI som utvecklar en teknisk plattform för självkörande bilar.

Volkswagen lade in omkring 25 miljarder kronor i Argo AI, bland annat genom att skjuta till sitt eget bolag för självkörande teknik.

Ford äger sedan tidigare en stor del av Argo AI och därmed knyts de två stora biltillverkarna tätt tillsammans.

Toyota och Softbank

Taxiföretaget Uber har fått Toyota och Softbank att investera pengar i bolaget samtidigt som man samarbetar med Volvo Cars om självkörande bilar. Efter att ha tagit fram flera prototyper presenterades nyligen också den första serieproducerade bilen, en ombyggd XC90. Den ska så småningom användas som själv- körande taxi. Volvo Cars vd Håkan Samuelsson räknar med att en tredjedel av alla bilar bolaget säljer kommer att vara självkörande i mitten av 2020-talet. Även om de vanliga biltillverkarna satsar mycket så är det Waymo, ett dotterbolag till Alphabet (Google), som är branschledaren. Bolaget bedöms vara värt omkring 200 miljarder dollar och har under lång tid arbetat med utveckling av självkörande bilar.

General Motors

GM har sitt eget bolag för självkörarbolag Cruise som nu bedöms vara värt drygt 180 miljarder kronor efter att både Honda och Softbank gjort stora investeringar. Cruise har växt snabbt och siktar på att fördubbla personalstyrkan i år till 2 000 personer. Målet är att lansera en taxitjänst med självkörande bilar i år.

Aurora och Hyundai

Aurora är en startup från Kalifornien som samarbetar med flera tillverkare, bland andra Fiat Chrysler och kinesiska Byton.

Nu har också Hyundai investerat i Aurora och ska använda tekniken i framtida självkörande bilar från Hyundai och Kia.

Tyska Daimler och BMW

Drog i början av juli i gång ett samarbete med sikte på ett eget system för självkörande fordon. De öppnar också för andra bolag och ska ha systemet ute i färdiga bilar från 2024. Daimler räknar med att tekniken ska finnas i allt från små personbilar till stora lastfordon. Därmed blir det även en konkurrent Volvo och Scania.

Waymo och Apple

I Arizona testar Waymo kommersiella taxitjänster med förarlösa bilar. Apple, en annan it- jätte har länge också varit på gång.

I vanlig Apple-ordning är allt väldigt hemligt men bolaget köpte i vilket fall nyligen upp Drive. ai, en startup som arbetar med självkörande bilar.

Veoneer och Volvo Cars

I Sverige är det framför allt Veoneer som satsar på teknik för självkörande bilar. Här finns också Zenuity, som arbetar med mjukvara för självkörande bilar. Zenuity ägs av Veoneer och Volvo Cars. Även de stora lastbilstillverkarna AB Volvo och Scania tittar på olika lösningar för självkörande fordon. De har bland annat presenterat Volvos Vera och Scanias NXT. Till det kan man lägga uppstickare som Einride.

Parallellt med arbetet med mer självkörande fordon pågår också elektrifieringen. Det har redan utvecklats till en gigantisk bransch. En sammanställning som nyhetsbyrån Reuters gjort visar att de stora biltillverkarna hittills sagt att under de kommande tio åren räknar de med att investera minst 300 miljarder dollar (2 900 miljarder kronor) i elektriska fordon och utveckling av batterier.

Nästan hälften av pengarna satsas i Kina. Det är bolag som Changan, Great Wall, Geely med flera som står för investeringarna. Efter Kina är det Tyskland investerar mest.

Volkswagen och Ford

Volkswagen satsar 30 miljarder euro till 2023 på elbilsutveckling och tänker lansera 70 helt eldrivna modeller de kommande tio åren och räknar med att då sälja 22 miljoner elbilar. Ford har dessutom bestämt sig för att använda Volkswagens system för eldrift till att utveckla fordon som kan tas i drift från 2023.

Toyota och Mazda

Toyota som samarbetar med Mazda och Denso om elbilar och siktar på att ha elversioner av alla modeller framme till 2025.

Toyota samarbetar även med Subaru.

Toyota samarbetar dessutom med Volkswagen när det gäller eldrift och självkörande teknik för lastbilar

Tomas Augustsson



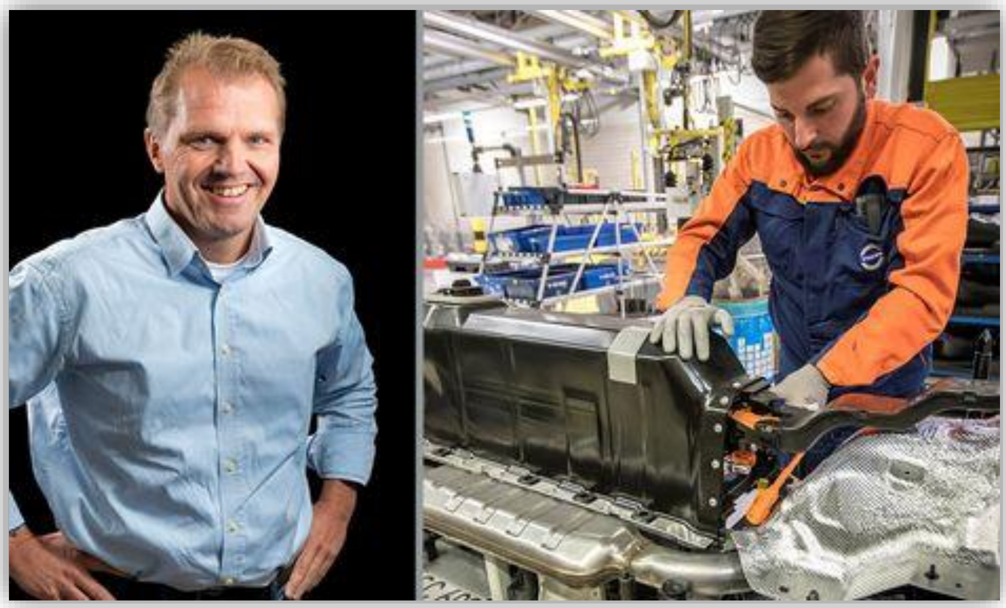
2. Alrik Söderlind: Volvos väg in i den elektriska framtiden

Av Alrik Söderlind

Publicerad 2019-07-22, 11:46

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

Ingenting kan få mig att tro på att Volvo har prioriterat omställningen till el. Man skryter om 40 års erfarenhet av elbilar, samtidigt som man inte har sålt en enda elbil.



De första blygsamma leveranserna kommer igång nästa år, åtta år efter det att Tesla började sälja Model S.

Andelen laddhybrider som rullar ut ur Volvos fabriker ligger på blygsamma fem procent – trots att väntetiderna är långa. Av årets cirka 730 000 Volvobilar kommer alltså under 40 000 att bli laddhybrider.

De affärsmässiga kalkylerna går ut på att komma så billigt undan som möjligt. Kommunicera grönt och sälj förbränningsmotorer. Man är helt enkelt miljövänlig om det inte kostar extra – ungefär som de flesta av oss bilköpare.

2015 var Volvo tidigt ute och sålde över 500 V60 laddhybrider i Sverige. 2018 ökade V60-siffran bara till 998 exemplar, och det berodde inte på låg efterfrågan. Man kan inte heller skylla på att underleverantörer inte kunde leverera batterier eller annan teknik, i så fall hade Volvos inköpare medvetet beställt för få.

"Halverade vinster, sämre miljö och arbetslöshet eller ett rejält teknikskifte? Med offensiva politiker utan PK-sjuka kan det gå..."

Tyvärr är inte Volvo ensamma om den här strategin – att sälja så få laddbara bilar som möjligt samtidigt som man gör allt för att framstå som gröna.

Vilka bevis har jag för denna teori? Det är bara att titta på biltillverkarnas genomsnittliga utsläpp från de bilar som säljs nya i Europa. Under 2018 ÖKADE de genomsnittliga utsläppen – bränsleförbrukningen – för andra året i rad, med 1,8 procent. För Volvos del ökade utsläppen med hela 5,8 procent. Förklaringen är självklart att man håller på att bli ett suvmärke och suvar konsumerar som bekant mer energi än lågbyggda bilar.

Att dieselbilarna tappar mark till törstigare bensinbilar är också en förklaring. För övrigt har jag hört att Volvo fortsätter att utveckla nya generationer dieselmotorer och det tycker jag att man gör rätt i. Det kommer att behövas riktigt bra dieselmotorer i många år framöver.

Men år 2021 kommer elbilsexplosionen, och det beror inte främst på att batterierna blivit bra och billiga eller på klimatengagemang utan på att industrin hotas av dryga böter om man inte klarar målet. Det är en omställning man inte har råd att missa.

2021 får det genomsnittliga utsläppet från en tillverkare max vara 95 gram/km, vilket kan jämföras med Volvos snittsiffra för 2018 på 130 gram. Man måste alltså sänka utsläppen med 27 procent!

Skulle man misslyckas kan bötessumman för Volvo bli över 80 procent av vinsten eller runt 25.000 kronor per såld bil! För industrin i stort handlar det om 34 miljarder euro vilket enligt analysfirman Jato är närmare halva vinsten!

Med fler elbilar sticker snittpriserna iväg uppåt och det kan enligt bedömare betyda att bilförsäljningen kan falla med upp emot tio procent vilket i sin tur kan betyda att över 150 000 bilbyggare blir utan jobb.

Men jag är inte orolig. Volvo har redan sagt att laddhybrid-andelen ska upp till 25 procent. De nya mildhybridmotorerna kommer därtill sänka förbrukningen några procent. Lägg till runt 30.000 sålda elbilar så ger mina uträkningar att Volvo klarar 95-gramsmålet med marginal!

Men för att det ska bli verklighet måste politiker i Europa hjälpa till med lägre beskattning av elektrifierade bilar samt utbyggd laddinfrastruktur. En plan för ökad produktion av hållbar el och ett kraftigare elnät ingår också i paketet som måste till. Här finns potential till massvis med nya jobb och hållbar tillväxt, men då behöver vi offensiva politiker och inte klimatskrämda pk-partier.

Bilindustrin i stort gör bara det man snabbast tjänar mest pengar på – glöm det genuina miljöengagemanget. Därför behövs tuffa utmaningar.

Samtidigt är det bara industrin som kan lösa vår tids problem med miljö och klimat. Det är ny teknik som kommer att göra våra liv ännu bättre – inte bilförbud och höjda skatter.

Till sist. Det viktigaste bränslet är låg förbrukning.



[Alrik på snabbladdningstur: "Jag står där som ett fån på fredagskvällen"]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Carlos Ghosn stämmer Nissan och Mitsubishi på 15 miljoner euro

Erik Andrén 22 juli 2019

Renault-Nissan-Mitsubishi-alliansens tidigare toppman Carlos Ghosn, som i fjol fängslades under dramatiska former i Japan, och därefter tvingades bort som ordförande för alla de tre biltillverkarna stämmer nu de två japanska företagen.



Det är holländska tidningen NRC som berättar att Carlos Ghosn har valt att göra en rättssak av hanteringen från de japanska biltillverkarna. Ghosn greps under dramatiska omständigheter av japanska myndigheter i höstas, direkt efter det att han landat i Japan. Anklagelserna var grova: Förskingring av hundratals miljoner kronor ur Nissans kassa, och användning av företagens medel till privata syften. Bland annat ska Nissans investeringsfonder låtit bygga lyxbostäder till Ghosn i både Brasilien och Libanon.

Ghosn släpptes sedermera mot borgen(på över 40 miljoner kronor) i april, och hävdar fortfarande sin oskuld till anklagelserna. Anklagelserna kvarstår dock och så sent som i juni hävdade även franska Renault att de misstänkta utgifterna när Ghosn ledde fordonsalliansen översteg 11 miljoner euro, eller drygt 110 miljoner kronor.

När nu Ghosn i sin tur tar till rättssak är det i en holländsk domstol som fallet tas upp. Anledningen till att anmälan har skett i Nederländerna är dels att Renault-Nissan-Mitsubishis holdingbolag har sitt säte i landet, dels att Ghosn själv, trots både franskt libanesiskt och brasilianskt medborgarskap, valt att göra det mer gynnsamma Nederländerna till sin skattemässiga hemvist.

”Innan du kan sparka en person i ledande befattning i Nederländerna måste du först beskriva vad personen anklagas för, och uppvisa bevis för anklagelserna, och inget av detta har skett”, säger advokaten Laurens de Graaf i ett uttalande till holländska NRC. Ghosn kräver ett skadestånd på 15 miljoner euro, eller över 150 miljoner kronor, för skadan som den felaktiga hanteringen åsamkat honom. Inget datum är satt för domstolsförhandlingarna.

4. Ford stäms på miljarder för förfalskade bränsletester

Nyhetsbyrån Direkt

Publicerad: 22 juli 2019, 22:58

Den amerikanska fordonskoncernen Ford har blivit stämd på 1,2 miljarder dollar, motsvarande 11,3 miljarder kronor. Det framgår av ett pressmeddelande av advokatfirman Hagens Berman.



Enligt stämningsansökan har Ford förfalskat tester relaterade till bränsleförbrukning för modellen F-150.

NyTeknik

5. Kinesiska BAIC köper andel i Daimler

TT

2019-07-23 10:15

Kinesiska Beijing Automotive Group (BAIC) har köpt en femprocentig andel av aktierna i den tyska fordonsjätten Daimler.



Investeringen befäster bolagets allians med Mercedes-Benz-tillverkaren efter det att kinesiska Zhejiang Geely Holding också köpt in sig i bolaget.

BAIC driver sedan tidigare Mercedes-Benz-fabriker i Peking, medan Geelys ordförande Li Shufu köpte en andel på nästan 10 procent i Daimler i fjol för att satsa på samarbete kring utveckling av elbilar och teknik för självkörande fordon. Och i mars gick Daimler med på en uppgörelse om en satsning på nästa generations Smart-bilar i samarbete med Geely.

Daimler, som sedan 2013 äger en andel i ett dotterbolag till BAIC – BAIC Motor – välkomnade BAIC:s investering.

Geely är bland annat majoritetsägare av Volvo Personvagnar och är dessutom storägare i den börsnoterade lastbilstillverkaren Volvo, med nästan 8 procent av aktierna.

TT

Relaterad artikel

[Tyska biljätten vinstvarnar - igen]

6. Volkswagen har parkerat 300 000 bilar från dieselgate i USA

Av Pär Brandt

Publicerad 2019-07-18 15:50

70 miljarder kronor har det kostat VW att köpa tillbaka 350.000 dieselbilar i USA. Efter fyra år väntar de fortfarande på myndigheternas beslut.



Det var fredagen 18 september 2015 som bomben briserade – Volkswagen hade fuskat med avgasreningen på närmare 11 miljoner bilar. I USA fick VW sina strängaste böter och tvingades köpa tillbaka 350.000 dieselbilar.

Idag, snart fyra år senare, står fortfarande cirka 300.000 bilar uppställda på 37 jättelika anläggningar i USA. 13.000 av de ursprungliga 350.000 bilarna har sålts vidare och cirka 28.000 ansågs så slitna att de gått vidare till skrot.

Antalet uppställda bilar lär öka något då Volkswagen måste köpa tillbaka dieselbilar fram till det här årets slut – ifall bilägarna önskar det. Sammanlagt handlar det om 437.000 dieselbilar i USA.

Amerikanska myndigheter har bestämt att Volkswagen måste köpa tillbaks eller bygga om 85 procent av dieselbilarna med en effektiv avgasrening. Volkswagen utvecklat tekniska lösningar för detta, men väntar fortfarande på att myndigheterna testat färdigt och godkänt modifieringarna. Och i väntan på besked står bilarna uppställda.

Amerikanska konsumentlagar är starka, till skillnad från de i Europa där Volkswagen kommit betydligt lindrigare undan. Inom EU har VW-koncernen inte tvingats köpa tillbaka bilar eller kompensera bilägarna ekonomiskt. Däremot har bilägarna erbjudits uppgraderingar som förbättrar avgasreningen så att den uppfyller regelverket.

Läs alla våra artiklar som taggats med "Dieselgate" (klicka på länken).

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Volkswagen Golf Sportsvan försvinner

Mattias Rabe 19 juli 2019

Har du Golf Sportsvan som favoritbil men ännu inte lagt vantarna på en? Då kanske det är läge att köpa en, om du vill ha en ny, inom den närmaste tiden. Annars lär du bli utan.



En helt ny generation Golf är på intågande. Den kommer att dyka upp i alla möjliga utföranden, men räkna inte med att den blir ”MPV:ig” så som dagens Golf Sportsvan är. Enligt Volkswagens marknadschef Jürgen Stackmann, som pratat med Autocar, ”kommer sådana bilar att flytta ut ur vår portfölj”. Med sådana bilar syftar han på modeller som inte lever upp till försäljnings-målen och just Golf Sportsvan har tappat.



Inför modellår 2018 uppdaterades Golf Sportsvan.

Det är ingen hemlighet att Volkswagen-koncernen håller på att renodla sitt utbud, både vad gäller modeller och drivlinor. Exempelvis Audi har gjort klart att de ska ha färre motorer – och chefer.

Så sent som i förra veckan försvann en annan Volkswagen-modell, nämligen Beetle.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. Mercedes-AMG CLA 45 S 4Matic+ Shooting Brake officiell

Mattias Rabe 17 juli 2019

Men inte bara den som rubriken lyfter fram, utan även den motorsvagare varianten Mercedes-AMG CLA 45 4Matic+ Shooting Brake. 387 och 421 hästkrafter.



Nu har även nya Mercedes CLA Shooting Brake, som presenterades tidigt i våras, förvandlats till ett litet monster, precis som A-klass och CLA Coupé gjorde i förra veckan.

På samma sätt som sina syskon finns nya Mercedes-AMG CLA 45 4Matic+ Shooting Brake i två utföranden – med eller utan S.

Oavsett utförande sitter det en överladdad tvålitersfyra under huven. Den manövreras via gaspedal och AMG Speedshift-dubbelkopplingslåda. Drivningen sker på sedvanligt AMG-vis på samtliga fyra hjul.

Utan S på bakluckan handlar det som 387 hästkrafter och 480 newtonmeter som skickar iväg den ”slanka” kombin från noll till 100 km/h på 4,1 sekunder. Det är samma tid som för CLA-varianten men 0,1 sekund långsammare än A-klass i AMG-skrud. Toppfarten är elektroniskt begränsad till 250 km/h men kan för en extra slant höjas till 270 km/h.

Med ett S på baklucka höjs effekten till 421 hästkrafter och vridmomentet till 500 newtonmeter. Då kapas 0-100-sprinten med en tiondels sekund till 4,0 sekunder. Även här rör det sig om samma tid som AMG-CLA:n i fyrdörrars coupéutförande men 0,1 sekund långsammare än motsvarande A-klass i halvkombiutförande. Toppfarten är begränsad till 270 km/h och kan inte höjas.

Förbrukningen uppges till mellan 0,82 och 0,84 liter per mil beroende på motor- och utrustningsalternativ. Det motsvarar koldioxidutsläpp på mellan 188 och 191 gram per kilometer.

Lanseringsdatum och pris har Mercedes ännu inte meddelat, men räkna med en prislapp i trakterna kring 600 000 kronor och att marknadsintroduktionen äger rum någon gång i höst.

Mercedes-AMG CLA 45 S 4Matic+ Shooting Brake 2020
35 bilder

9. Provkörning av Mercedes GLC 300 4Matic

Jan-Erik Berggren 23 juli 2019

Fyra GLC-modeller i generationen som visades 2015 har växt till 24 olika bilar när modellen uppdateras under 2019.Men ändå hade GLC mått bra av en helt ny generation redan nu.



Mercedes rullade rätt snabbt fram en snygg coupé för att hänga på trenden som började med BMW X6. GLC har försetts med olika drivlinor och så sent som förra hösten kunde vi köra en GLC på vätgas. När nu GLC uppdateras finns hela 24 olika varianter att välja mellan, bland dem då vätgasbilen som i grunden är en äldre GLC.

Konventionella bensin- och dieselmotorer kompletteras med en bensinare med mildhybridteknik, en laddhybrid ska komma senare i höst, vätgasbilen finns kvar och AMG-divisionen har satt tänderna i GLC och satte in den hyllade dubbelturbo-V8:an under huven. Lägg sen till mer eller mindre alla de här drivlinorna i den fortfarande snygga coupékarossen och vips, där finns nu totalt hela 24 olika GLC-modeller, 14 suvar och tio coupéer.

Flera av de här bilarna finns med när Mercedes kallar till provkörning vid ADAC:s terrängbana strax intill Frankfurts flygplats. Mercedes vill nämligen passa på att visa exakt hur bra det off-road-paket är som du kan köpa till din nya GLC. Det kan höja bilen med 100 mm för en total markfrigång av 245 mm. Terrängbanan är väldigt utmanande med branta backar, luriga kurvor, stock och sten och stora hålor. Bilens kameror är till stor hjälp liksom luftfjädringen som kan höja bilen. Paketet innehåller också hasplåtar undertill för att skydda vitala delar. Du måste köpa hela off road-paketet även om du bara vill använda ”off road” som passar bra på snö och grus och inte behöver ”off road+” för bergsklättring. Med bara luftfjädring som tillval, men utan off-road-paket, kan du höja bilen 15 mm. Luftfjädringen kan också sänka bilen med lika mycket.



Interiört snyggt och prydligt, men MBUX-systemet är snyggare gjort på till exempel A-klass.

Hur kul det än är att köra i terrängen och hur bra nya GLC än tar sig uppför den allra brantaste backen i löst grus och lera så är det främst ute på asfalten vi ska prova, utvärdera och förmedla de första intrycken. För den här gången låter vi coupén stå kvar i depån och ägnar den mesta tiden åt GLC 300 – det vill säga en suv med Mercedes nya generation av bensinmotor med mild-hybridteknik. Det är lätt att gå bort sig i kombinationen 258 hästkrafter från den fyrcylindriga motorn, upp till 10 kW från elmotorn och 48-voltsystemet och stopp-start för att sänka förbrukningen i köer och vid stopp i trafiken. Inte sällan blir det ryckigt och obekvämt men trots att vissa tendenser till problem med stopp-start-funktionen tillhör Mercedes de tillverkare som löst det här på det smidigaste och mest balanserade sättet. Elkraften hjälper också till i väntan på att turbon ska vakna till. Vid inbromsningar plockas energi tillbaka till batteriet. 48-voltsystemet arbetar upp till 2 500 r/min och kan också hjälpa till med så kallad ”sailing” där bensinmotorn helt stängs av vid jämn, hög fart.

Mildhybridsystemet finns i båda bensinalternativen och ska spara så mycket som tio procent av förbrukningen. Bensinmotorn arbetar tillsammans med en niostegad automatlåda. Responsen styrs av vilket körprogram du väljer. Jag föredrar comfort-läget vid vanlig körning. Det ger en lugn och behaglig växellåda och en mjuk och följsam körning. Sport-och Sport+-läget ger en fastare men också trögare styrning, och växellådan blir mest nervös. GLC 300 får i mina händer vara en komfortabel allt-i-allobil och komfortkörläget ger i mitt tycke den bästa körupplevelsen.

Att det handlar om en ansiktslyftning syns i inredningen. Här finns inte den breda och integrerade bildskärmen som i nya E- och S-klass och inte heller den snygga bildskärmslösningen från nya A-klass och B-klass. Precis som C-klass har GLC kvar Mercedes tidigare lösning, även om bildskärmen uppdaterats och blivit både större och mer tryckkänslig. Bakom skärmen finns det nya operativsystemet MBUX som bland annat tillåter röststyrning. Med MBUX följer Mercedes snygga navigator som arbetar tillsammans med bilens kameror. Jag tycker att det här är den bästa lösningen på marknaden i dag men jag kan inte undgå att tänka på vad snygg inredningen i GLC hade varit med bildskärmslösningen från A-klass.



Nog ser Jan-Erik ut att trivas rätt bra bakom ratten i GLC ändå?

Mercedes har också försett GLC med sina senaste säkerhets- och assistanssystem. Det betyder samma dåliga lösning för filkörningsassistenten som jag nyligen utsattes för i GLE och G-Wagen. Mercedes envisas med att, förutom att styra in bilen i körfältet, också bromsa bilen. Det är ytterst obehagligt och i vissa situationer rent utav farligt. När jag provar funktionen på tysk motorväg med stora, breda, vita linjer är systemet också opålitligt. Kanske beror det på att nya GLC är en uppdatering och inte har hela dator- och beräkningskraften från de nyare generationerna men när filkörningshjälpen bara fungerar en gång av tio och när den fungerar inte är bra – ja, då förstår jag inte varför systemet ens finns. Men nya GLC kan i alla fall byta körfält själv, det räcker med en blinkning, vad jag nu ska ha den funktionen till. Inkonsekvensen blir extra tydlig när jag tar ett på alla sätt snabbt testvarv med AMG-versionen och trycker fram det allra häftigaste Race-läget bland körprogrammen. Antispinn slås av men inte assistanssystemet som då vill bromsa bilen när jag kastar in den i en lucka samtidigt som jag växlar ner och gasar på.

Med en ny Volvo XC60, en ny Audi Q5 och en relativt ny BMW X3 på marknaden får Mercedes GLC det tufft. Det blir spännande att se hur bra GLC faktiskt står sig jämfört med de här tre andra i ett kommande suv-test. I Sverige finns från säljstart ett prisvärt SE-paket – där bland annat den större bildskärmen ingår – bara till GLC 200. Det finns i dag ingen prislapp på offroad-paketet. Vill du ha justerbara dämpare behövs tillvalet Dynamic Body Control. Även luftfjädring, som kan höja och sänka bilen 15 mm, ingår i tillvalet Air Body Control vilket också ger dig några fler körlägen.

Det här är nytt!

Motorerna: En ny mildhybrid sänker förbrukningen med tio procent. Dieselmotorn är godkänd enligt Euro 6d.

Dynamic Body Control: För första gången finns justerbar fjädring tillgänglig som tillval till GLC.

MBUX: Mercedes egna operativsystem erbjuder röststyrning, finfin navigator plus en mängd nya digitala tjänster.

Mercedes GLC 300 4Matic

Pris: 524 900 kronor, säljs nu.

Motor: Bensin. Längsmonterad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. Kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 83,0/92,0 mm, cylindervolym 1 991 cm^3. Max effekt 258 hk (190 kW) vid 5 800 r/min, max vridmoment 370 Nm mellan 1 800–4 000 r/min. 48-Voltsystem på 10 kW och 150 Nm.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdrift. 9-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, gasdämpning, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel med 5 länkarmar per sida.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,8 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum, däck 235/65 R17.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 287, längd 467, bredd 189, höjd 164, spårvidd f/b 162/162. Markfrigång 14,5. Tjänstevikt 1 845, maxlast 600, max släpvagnsvikt 2 405. Tank 66 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 580–1 150 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 6,2 s, toppfart 240 km/h.

Bränsleförbrukning (NEDC): Stad i. u l/mil, landsväg i. u l/mil, blandad körning 0,74 l/mil. CO_2 169 g/km.

Garantier: Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 5 år.

Skatt: 7 153 kronor de tre första åren, därefter 1 636 kronor per år.



Rivaler



BMW X3 xDrive 30i

BMW X3, från 2017, har fått lite kritik för något nervösa köregenskaper. Syskonbilarna X2 och X4 uppför sig bättre på vägen. BMW plockade i sin nya digitala interiör i den nya generationen.

Pris: från 548 100 kronor.



Volvo XC60 B5 AWD

Inscription Har precis lanserats med samma typ av mildhybriddrivlina som finns i Mercedes GLC. XC60 har fått mycket beröm för de dina köregenskaperna och den rena och snygga designen.

Pris: från 514 900 kronor

Jan-Erik Berggren

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Toyota uppdaterar Prius Plug-in Hybrid

Mattias Rabe 21 juli 2019

Toyota Prius Plug-In Hybrid blir mer praktisk då ytterligare en passagerare får plats i baksätet. Det är största nyheten när modellen nu uppdaterats.



För drygt tre år sedan gjorde nuvarande generation Toyota Prius Plug-In Hybrid entréoch för drygt två år sedan fanns den tillgänglig hos de svenska Toyota-handlarna. Vad som har legat modellen i fatet sedan marknadsintroduktionen är det begränsade baksätet. I jakten på lägre vikt och låga förbrukningssiffror har mittplatsen där bak helt enkelt inte funnits.

Men när Toyota nu uppdaterar modellen har baksätet plötsligt fått tre sittplatser i andra sätesraden. Det gör modellen betydligt mer praktisk.

Uppdateringen handlar om fler ting än ett bättre baksäte, dock inte mycket. Till utseendet är laddhybrid-Prius identisk med tidigare, så när som på två nya exteriörfärger, en röd och en svart, samt en ny uppsättning 17-tumsfälgar.

Interiören är till utseendet oförändrad men materialvalen ska ha höjts kvalitetsmässigt ett snäpp. Executive-varianten har dessutom fått 360-graderskamera, head up-display, JBL-ljudsystem och fack för trådlös laddning av mobiltelefon.

Precis som tidigare går Prius Plug-In Hybrid att utrustas med solceller på taket för förlängd räckvidd. Upp till fem kilometer extra elektrisk körning per dag skriver Toyota att solcellspanelen kan ge. De berättar också att sedan säljstarten i september 2016 har 1 700 kunder valt solcellstaket. Hur många Prius Plug-In Hybrid som totalt sålts sedan dess får vi däremot inte veta.

Enligt WLTP-körcykeln är den kombinerade förbrukningen för laddhybrid-Prius 0,13 liter per mil och utsläppet av koldioxid 28 gram per kilometer. Räckvidden på el är upp till 4,5 mil.

PROVKÖRNING: Toyota Prius Plug-In Hybrid



Toyota Sverige skriver på sin hemsida att uppdaterade Prius Plug-In Hybrid redan nu är beställningsbar om du beger dig in till en av deras handlare. Om priset har justerats vet vi inte. Innan uppdateringen kostade modellen från 377 900 kronor. I Executive-utförande från 390 900 kronor och med solcellspanelen få taket från 395 900 kronor.



GALLERI
Toyota Prius Plug-In Hybrid 2020
12 bilder

11. Prov: Toyota GR Supra – legenden är tillbaka och övertygar stort

Av Michael von Maydel, Publicerad 2019-06-21 06:22

Efter sjutton långa år är det äntligen dags för en ny Supra. Den här gången med en radsexa från BMW under den långa motorhuven. Har bilen det som krävs för att återigen uppnå legendstatus?



Stora luftinsläpp vid sidan om den F1-inspirerade nosen försörjer motorn med friskluft.



Mycket BMW, särskilt det tjusiga infotainmentsystemet. Läder ingår i Premium Pack för 24 000 kronor, liksom extra högtalare, lastsäkring och head up-display.



VAD ÄR NYTT?

Nya Toyota Supra utvecklades i ett gemensamt projekt med BMW och är därmed systerbil till nya Z4. Bilarna delar nästan all teknik, men skiljer sig åt genom setup och exteriör.

Medan BMW Z4 är den bekväma långfärdsbilen, inriktar sig Supra på den adrenalinsökande kundkretsen. Bilens yttre talar högt och tydligt om sportbilsambitionerna: en blandning av föregångaren och en Viper – med en armada av flaps, "double bubble"-tak och gigantiska luftinsläpp vid sidan om "F1-fronten".

Den fantastiska radsexan B58M30 01 på 3,0 liter laddas av en enkel twinscroll-turbo och lämnar 340 hk och hela 500 Nm mellan 1.600 och 4.500 r/min. För att få ned kraften i asfalten har man anställt en extremt kompetent åttastegad automatlåda från ZF, en aktiv differential samt väldiga bakdäck som mäter 275 mm på bredden.



Trelitersspisen från BMW sitter långt ned och nära brandväggen.



Interiören andas väldigt mycket BMW. Sobert, snyggt och med en fantastisk material- och byggkvalitet. Så här ska en sportbilsinteriör kännas! Dessutom är den femte generationen Supra den första Toyota någonsin som faktiskt har ett genomtänkt och användbart infotainment-system. Tacka München för det.

Vi gillar även sportstolarna skarpt, trots att ett utdragbart lårstöd inte hade skadat. Men frågan hänger i luften, vill man ha en BMW-interiör i sin Toyota? Känns det rätt?

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Att BMW-radsexan är en juvel visste vi. Motorn levererar ett sanslöst och jämnt tryck oavsett varvtal. Från 3.000 r/min ökar motorn trycket ytterligare och fortsätter så till 6.500.

Även ljudmässigt är motorn en akustisk orgie av rang. En stark baston blandas med ett helvetesvrål när man pressar på. Det blir aldrig tråkigt!

Under tiden sorterar ZF-lådan växlarna med nästan perfekt precision och betydligt snabbare än man själv hade mäktat med. Dessutom är det riktigt trevligt med en automatlåda som inte växlar ned varje gång högerpedalen åker i mattan utan förlitar sig på motorns vridmoment i mellanregistret.

Även styrning och chassi visar sig vara fullträffar. Bilen känns sportig och pilsnabb utan att för den delen vara obekväm. Oavsett körläge erbjuder Supra fin fjädringskomfort – även på ojämnt underlag.



Äntligen en Toyota som fokuserar på varvtal och driftvinkel!

Styrningen kräver mindre kraft än i Z4 och dirigerar Supran finkänsligt och direkt genom kurvorna. Bilen förblir neutral hela vägen till greppgränsen. Den 1,5 ton tunga coupén visar sig vara en mycket kompetent sparringpartner och övertygar med mycket grepp, fantastisk styrkänsla och en förtroendeingivande bakvagn.

NÖRDFAKTA.

Liksom systerbilen BMW Z4 byggs nya GR Supra av Magna i Graz, Österrike. Att bilen inte är ett rent japanskt koncept avskräcker kanske en och annan entusiast, men fördelarna är många. Exempelvis en ljuvlig drivlina från BMW samt ett infotainmentsystem som faktiskt fungerar. Toyota skriver själva att nya Supra levererar märkets renaste körupplevelse någonsin. Det säger en hel del...

BORDE JAG KÖPA EN?

Ja, men det kan du tyvärr inte. Samtliga 900 exemplar som säljs i Europa i år är bokade. Köerna är långa men det är inte heller särskilt konstigt: med ett pris på 680.900 kronor är GR Supra visserligen dyrare än både BMW Z4 M40i och även Porsche 718 Cayman T, men vilken bil man får för pengarna!

Har du råd och står ut med den exteriöra designen (som delar åsikterna ungefär som Moses delade Röda havet) gäller bara en sak: Köp, köp, köp!

TOYOTA GR SUPRA
TEKNISKA DATA

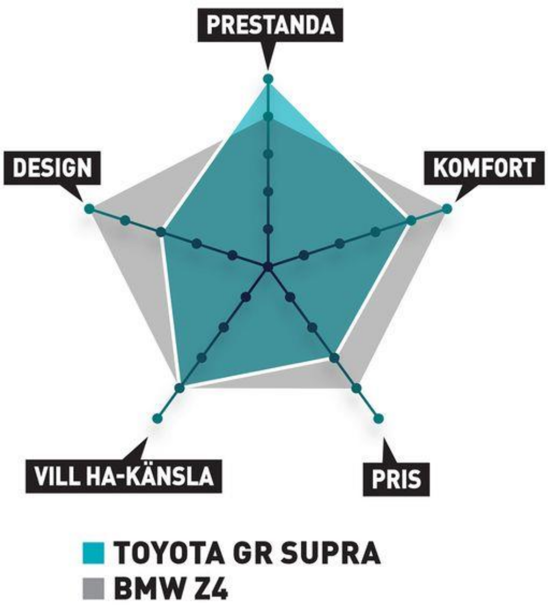
MOTOR: R6, turbo, bensin, 2 998 cm^3, 340 hk vid 5 000 r/min, 500 Nm vid 1 600 r/min. 8-stegad automatlåda, bakhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 379/1 854/ 1 292 mm. Axelavstånd 2 470 mm. Tjänstevikt 1 495 kg. Bagageutrymme i.u.

PRESTANDA: 0–100 km/h 4,3 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 7,5 l/100 km. CO_2 170 g/km.

PRIS: 680 900:–. Aktuell nu.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Motorns kraft och ljud, interiören och köregenskaperna.

SÄMST: Vågad exteriördesign. Tyvärr redan slutsåld.

★★★★

Av Michael von Maydel

BEARBETNING: Tobias Mersinger /// FOTO: Harald Dawd

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

12. Provkörning av Nissan Leaf e+ 62 kWh N-connect

Kalle Holmberg

22 juli 2019

Nissan Leaf får längre räckvidd och mer pulver. 214 hästkrafter och 38,5 mil i WLTP-cykeln. Välkommen till elbilarnas distansklubb, Leaf!



Nya Nissan Leaf, med kraftigare batteri och därmed ökad räckvidd, badar i solen intill Oslofjorden.

Den storsäljande elbilsveteranen har fått en toppvariant med mer kräm, och därmed längre räckvidd. Batteriets kapacitet är på 62 kWh medan motorn ger 214 hästkrafter. Inte en dag för sent – under årens lopp har räckviddsångest inte sällan förknippats med Leaf, som när den lanserades i Sverige som årsmodell 2012 hade en verklig räckvidd på futtiga 15 mil, max.

Det glädjande krämtillskottet, vilket ger en räckvidd på 38,5 mil, förbehölls dock kunder som var snabbt med på noterna och tecknade sig för leverans. Åtminstone var det enda tolkningen av Nissans marknadsföring i pressutskick från tidigare i år. Den starkare och därmed accelerationssnabbare japanen, med det smidiga namnet Nissan Leaf e+ 3 Zero Limited Edition, skulle för Europas del enbart levereras i 5 000 exemplar.

Alexandra Österplan, presschef hos Nissan Sverige, har dock senare tagit udden av de ultimativa formuleringarna:

– Vid lanseringen i januari fanns det ett tak på 5 000 bilar under 2019. I dag finns det inte något tak på antalet bilar och batteristorlek – bara att beställa.

Orderböckerna för nya Nissan Leaf hos Nissan-handlarna öppnades i januari. Intresset blev snabbt stort, uppger Österplan:

– Tilldelning på bilar blir i den takt och ordning som beställningarna kommer in.



Förarmiljön känns igen i uppdaterade Leaf, dock nu med större pekskärm.

Parallellt med den kraftfullare bilen marknadsför Nissan även Leaf 3 40 kWh, fortsättningen på den nuvarande modellen, men uppdaterad med större pekskärm samt nya färger att välja bland, inklusive tvåfärgskombinationer. Den har ett batteripaket på 40 kWh och maximal räckvidd på 27 mil. Den är och har varit en stor framgång.Europas mest sålda elbil 2018 och Norges bästsäljande bilmodell alla kategorier samma år. Under slösande sol i elbilstäta Oslo med omnejd provkör vi Nissan Leaf e+ 3 Zero. I uppträdandet skiljer den sig inte mycket från ”lillasyster” Leaf 3 Zero. Den med 67 hästkrafter höjda effekten, till 214 hästar, ger förstås en snabbare bil. Hjulupphängningen har stärkts både framtill och baktill för att den ökade effekten ska kunna hanteras. Bilen går spårsäkert på snirkliga vägar utmed Oslofjorden.

Vi noterar inget direkt störande buller, fjädringen ger en bekväm färd och sittkomforten är utmärkt i framsätena och riktigt bra även i bak. Det Nissan kallar e-pedal, då laddning genereras vid inbromsning genom lättat tryck på gaspedalen, fungerar utmärkt. Den sätts verkligen på prov under tät körning på infarten mot Oslo. Endast vid ett fåtal tillfällen behöver jag byta till bromspedalen för att hålla min position i köeländet.

Det har vänts mot Nissan att Leaf saknar vätskekylning av batterierna, eftersom det gör att snabbladdning ska brukas med måtta. Uppgraderade Leaf saknar även den vätskekylning, något som Niko Tillan, produktchef för elfordon hos Nissan Nordic Europe, inte ser som något problem.

– Tillströmningen av luft har förbättrats, vilket gör att hettan batterierna utstrålar sprids bättre. Och det trots att det nu rör sig om 288 celler i stället för som tidigare, 192 celler, säger Tillan. Nissan menar att bilen är byggd för ägare som snabbladdar högst en gång dagligen.

Det här är nytt!
Räckvidd
Längre räckvidd och mer kraft hos Leaf med 62 kWh-batteri.
Interiör
Större pekskärm gör Leaf en aning mer modern i sin framtoning.



Leaf laddas antingen med CHAdeMO-uttag eller med Typ 2.

Nissan Leaf e+ 62 Kwh N-connect

Pris: 461 500 kronor. 60 000 kronor i miljöbonus.

Motor: Elmotor, maxeffekt 214 hk (160 kW) mellan 4 600-5 000 r/min, max vridmoment 340 Nm mellan 500-4 000 r/min. Batterityp litiumjon, 62 kWh.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdrift. Automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,4 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetall. Däck 215/50 R17.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 270, längd 449, bredd 184, höjd 155, spårvidd f/b 153/155. Markfrigång 14. Tjänstevikt i.u, maxlast i.u, max släpvagnsvikt 0. Max taklast i.u.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 7,3 s, toppfart 157 km/h.

Bränsleförbrukning: Elförbrukning (WLTP) 1,8 kWh/mil. Räckvidd blandad körning (WLTP) 38,5 mil.



Garantier: Nybil 3 år/10 000 mil, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 3 år/10 000 mil. Batterigaranti 8 år/16 000 mil.

Skatt: 360 kronor per år.

Rivaler



Kia e-Niro
Aningen större batteri och längre räckvidd på 45,5 mil i WLTP. Fast fjädring ger sportig känsla. På gott och ont.
Pris: 429 900 kronor Miljöbonus 60 000 kronor.



Hyundai Kona electric
Väldigt lik Kia e-Niro då det kort och gott är syskonbilar. Kona är dock aningen trängre, vill du ha ett bättre baksäte är valet e-Niro.
Pris: 409 900 kronor. Miljöbonus 60 000 kronor.

ViBilägare

13. Kraftigt vinstlyft för Hyundai

Publicerad Idag 10:36 **Text Carl Hempel**

Den sydkoreanska biltillverkaren gör det största vinstlyftet på sju år.



Hyundais SUV-modell Palisade säljer bra på hemmaplan och i USA.

Det går bra för den sydkoreanska biljätten Hyundai som kunde redovisa en nettovinst på 919,3 miljarder won (motsvarande 7,3 miljarder kronor), under årets andra kvartal. Det är en vinstökning med hela 31 procent jämfört med samma period förgående år.

Omsättningen lyfte med drygt nio procent vilket enligt TT hänger samman med en försvagning av valutan won. Detta gör att försäljningen utomlands ger mer klirr i kassan när pengar hämtas hem.

En annan faktor till det vinnande kvartalet tros vara en lyckad marknad för den nya suven Palisade som bemötts väldigt bra i hemlandet och som nu också börjat etablera sig i USA. Där konkurrerar den med bland annat med Ford Explorer och Toyota Highlander.

Läs mer om: Hyundai

Hyundai lanserar ny modell i Europa

Sommartest, tutor vi minns, doftprov och nyförvärv

Barnsäkerhet och törstig e-tron

Hyundai, Kia och Rimac bygger sportiga elbilar

Större batteri och ny mobilapp i Ioniq

BUSS magasinet

14. Först i världen med bränslecellsdrivna dubbeldäckare

Publicerat av ULO

20 JULI 2019

Den skotska staden Aberdeen blir först i världen med att sätta bränslecellsdrivna dubbeldäckare i trafik. Femton dubbeldäckare ska senare i år sättas i trafik på en av stads-busslinjerna i Aberdeen. Bussarna tillverkas av nordirländska Wrightbus. Modellen, Street-Deck FCEV, premiärvisades i höstas på den brittiska bussmässan Euro Bus Expo i Birming-ham. Sedan tidigare går tio enplans bränslecellsbussar i trafik i Aberdeen.



Aberdeen blir först i världen med bränslecellsdrivna dubbeldäckare. Under de närmaste åren kommer hundratals bränslecellsbussar att sättas i trafik i Europa, varav 200 i Danmark.

En av de nya dubbeldäckarna har testats i Aberdeen sedan i fjol. Bränslecellerna levereras av Ballard Power Systems.

Wrightbus Streetdeck FCEV är 10,9 meter lång och har en kapacitet på upp till 64 passagerare. Bussen är byggd på samma chassi som motsvarande modell med batteridrift. Batteripaketet i den bränslecellsdrivna dubbeldäckaren är på 48 kWh, vilket enligt tillverkaren ger en räckvidd på 322 kilometer. Att tanka bussen tar tio minuter. Just den långa räckvidden är en av fördelarna med bränslecellsbussar jämfört med helt batteridrivna bussar.

Även Liverpool och London kommer att sätta bränslecellsdrivna dubbeldäckare i trafik. Till Liverpool ska ADL, Alexander Dennis, leverera upp till 25 bussar. De första av dessa sätts i trafik nästa år. London kommer också från nästa år att ha 20 bussar av samma typ som i Aberdeen.

Prislappen är fortfarande en utmaning när det gäller bränslecellsbussar. Bussarna till Aberdeen kostar cirka 500 000 pund (närmare sex miljoner kronor) per buss. För finansieringen svarar staden Aberdeen, den skotska regeringen samt EU.

Operatörer för bussarna i Aberdeen blir Stagecoach och First Group.

Med ekonomiskt stöd från EU pågår nu flera projekt för att öppna marknaden för bränslecellsbussar i Europa, bland annat genom att pressa priserna. JIVE och JIVE2 är två EU-stödda projekt där ett antal företag, städer och operatörer samverkar för att de närmaste åren få 300 bränslecellsbussar i trafik på ett antal orter inom EU.

FCH JU (Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking) är ett annat projekt där EU är engagerat tillsammans med industrin. Syftet är att påskynda en marknadslansering av bränslecellstekniken.

EU stöder en storskalig satsning på bränslecellsbussar med 40 miljoner euro (cirka 420 miljoner SEK) där de brittiska dubbeldäckarna ingår. Totalt handlar det om att stödja en satsning på 600 bränslecellsbussar fram till år 2023. Tre länder ska skaffa 200 bussar vardera. Förutom Storbritannien är det Danmark och Lettland.

Wrightbus, som levererar de bränslecellsdrivna dubbeldäckarna till Aberdeen och London bildade nyligen tillsammans med bränslecellsleverantören Ballard och andra företag ett konsortium, H2Bus. Syftet är att bredda marknaden i Europa, närmare bestämt att få ut 1000 bränslecellsbussar med tillhörande infrastruktur till ett konkurrenskraftigt pris. Konsortiet räknar med att priset för en enplansbuss kommer att bli mindre än 375 000 euro (knappt fyra miljoner SEK) efter EU-stöd. Vätgaspriset bedöms till mellan fem och sju euro per kilo och underhållskostnaderna till 0,30 € per kilometer.

Den internationella kollektivtrafikunionen, UITP, räknar med att bränslecellsbussar kommer att få en allt större marknad. Enligt en aktuell rapport från UITP väntas bränslecellsbussar få en marknadsandel på två procent nästa år och tio procent 2030 av den europeiska marknaden för stadsbussar.

Då handlar det ännu om en rätt liten marknadsnisch, inte minst med tanke på att batteribussar år 2030 väntas ha en marknadsandel på 52 procent av stadsbussarna i Europa. Men å andra sidan är tillväxttakten för bränslecellsbussarna imponerande. En femfaldigad marknadsandel under nästa årtionde tyder på att det kan komma en dramatisk ökning efter 2030.

Bland de europeiska busstillverkare som nu aktivt marknadsför bränslecellsbussar finns, förutom ADL och Wrightbus, även belgiska Van Hool och polska Solaris. Solaris visade nyligen sin stadsbuss Urbino med bränslecellsdrift på UITP:s stora mässa i Stockholm. Redan innan dess hade tillverkaren fått en första order på tolv bussar från den italienska staden Bolzano.

Relaterade artiklar:

1. **Kinesisk och brittisk busstillverkare i gemensam satsning på elbussar**
2. **Beatles´ hemstad får bränslecellsdrivna dubbeldäckare**
3. **Bränslecellshybrider från Van Hool till London**
4. **Bränslecellsdrivna dubbeldäckare till London**

Buss magasinet

15. Ny mobilitet: Billigare än taxi, närmare än buss

Publicerat av ULO

10 JULI 2019

I en rad städer på olika håll i världen vinner det amerikanska företaget Via marknad i kollektivtrafiken, ofta i samarbete med lokala trafikföretag. Affärsidén är att erbjuda resor som är betydligt billigare än taxi men måttligt dyrare än den vanliga kollektivtrafiken. Via är en anropsstyrd tjänst, men inte en tjänst som man kan resa från dörr till dörr med, snarare från närmaste gathörn till ett gathörn nära slutmålet. Det är också en tjänst som kan användas i områden i städer som har svag kollektivtrafik.



På kommersiell grund kör Oxford Bus inom Go-Ahead Group framgångsrika anropsstyrda trafiken PickMeUp.

Så är det exempelvis i den engelska staden Oxford där det största lokala bussföretaget Oxford Bus i partnerskap med Via startade PickMeUp för ett drygt år sedan. Oxford Bus ägs av den brittiska transportjätten Go-Ahead som nu också har ett nordiskt dotterbolag med bas i Malmö och med ambitioner att bryta in på den svenska buss- och spårtrafikmarknaden.

Eftersom busstrafiken i Storbritannien utanför London är avreglerad arbetar såväl Oxford Bus som den anropsstyrda tjänsten PickMeUp på rent affärsmässig grund. Skillnaden är stor jämfört med Taxiförbundet i Sverige som vill mer och mer skattepengar till taxi genom ett särskilt skatteavdrag för taxiresor.

I ett område som först omfattade 31 kvadratkilometer inräknat centrala Oxford och ett stort område med många arbetsplatser i östra delen av staden kan resenärer med hjälp av en särskild app bli hämtade vid en virtuell busshållplats som de själva väljer, exempelvis ett gathörn. Inom några minuter, högst tio, efter beställning via appen blir kunden hämtad. Appen samordnar också beställningar från andra resenärer som ska resa ungefär samma sträcka. Idén är att locka bilresenärer att istället välja kollektivtrafik.

PickMeUp i Oxford är Storbritanniens största system av anropssstyrd busstrafik, trots att Oxford med sina omkring 155 000 invånare ingalunda är någon storstad. Häromveckan firade PickMeUp ettårsjubileum.

Fler städer

Enligt Go-Ahead har resandet med de små Mercedesbussar man använder för PickMeUp med råge överträffat företagets förväntningar. Det första året har man haft 140 000 resor, det vill säga närmare 4 000 resor i veckan. 25 000 personer har laddat ner appen och registrerat sig som kunder. Sedan starten har trafikområdet utökats och antalet bussar i systemet har vuxit från sex till nio.

Att åka med PickMeUp är betydligt billigare än att ta en taxi, men så handlar det inte heller om en tjänst från dörr till dörr. En liten bit får kunden gå.

PickMeUp är inte avsedd att ersätta det vanliga busslinjenätet, vilket också avspeglas i vad det kostar att resa. En enkelresa inom hela trafikområdet kostar i lågtrafik 2,50 pund (knappt 30 SEK), men resor till centrum kostar 50 pence mer. Och finns det en direkt bussförbindelse mellan start och målpunkten för resan måste kunden betala ett tillägg för att resa med PickMeUp.

Ett vanligt pris i Sverige med de populära elsparkcyklarna är tre kronor i minuten.

– Framgångarna i Oxford gör att vi ser på möjligheter att investera i anropsstyrd även i andra städer, kommenterar Katy Taylor, affärs- och kundchef vid Go-Ahead Group.

Under försommaren startade Go-Ahead, även det i samarbete med Via, liknande trafik i Sutton, söder om London. Via samarbetar om liknande trafikläsningar även i andra brittiska städer, och då inte bara med Go-Ahead utan även med andra operatörer, exempelvis Arriva.



Via är aktivt i en lång rad städer över hela världen. I Arlington, Virginia, USA har man ersatt den traditionella busstrafiken med anropsstyrda småbussar.

Även globalt arbetar Via tillsammans med traditionella kollektivtrafikföretag. I Sydney, Australien, är det Keolis, i Los Angeles är det lokaltrafikmyndigheten LA Metro. i Arlington utanför Washington har det vanliga busslinjenätet avvecklats till förmån för anropsstyrd trafik som körs av Via. Billigare för samhället, bekvämare för resenärerna.

Mercedes-Benz

I Europa har Via bland annat inlett ett samarbete med Mercedes-Benz i Amsterdam, London, den brittiska staden Milton Keynes och Berlin. Det gemensamma företaget har fått namnet Via-Van och använder sig av småbussar från Mercedes-Benz.

ViaVan planerar att senast år 2025 endast använda elfordon; i Berlin kommer bara elfordon att användas redan nästa år. Redan nu är hälften av småbussarna där eldrivna.



I bland annat Berlin har Via tillsammans med Mercedes-Benz bildat ViaVan.
Tillsammans med lokaltrafikföretaget BVG kör man under namnet Berlkönig.

I den tyska huvudstaden följer ViaVan samma affärsmodell med ett lokalt partnerskap som Via brukar tillämpa på andra håll. Här kallas den anropsstyrda trafiken Berlkönig och körs i samarbete med det samhällsägda lokaltrafikföretaget BVG, Berliner Verkehrsbetriebe. Berlkönig är världens största system med anropsstyrd trafik genom ett lokaltrafikföretag.

Individuellt och billigt

– Lika individuellt som att åka bil, men nästan lika billigt som att ta bussen, säger BVG i marknadsföringen av Berlkönig.

Trafiken startade i höstas och är igång dygnet runt, sju dagar i veckan i ett stort område i centrala Berlin. Som i andra städer där Via är verksamt bokas Berlkönig via en app. Några minuter efter beställning kommer en liten Mercedesbuss och hämtar kunden. Vias datasystem ser till att fordonen utnyttjas effektivt. Upp till sex passagerare kan resa samtidigt, även om någon av dem är rullstolsburen.

Priset är 1,50 euro (drygt 15 SEK) per kilometer med ett lägsta pris på fyra euro. I högtrafik tar Berlkönig ut ett pristillägg. Datasystemet räknar i förväg ut priset för varje resa och förmedlar det till kunden.Sedan kommer det inte att ändras – till skillnad från en taxi där taxametern tickar på även om bilen står stilla i trafiken.

Om kunden bokar en resa för flera personer som reser samtidigt betalar de övriga endast halva priset.

Idag rullar hundra småbussar åt Berlkönig i Berlin. De första sex månaderna hade Berlkönig transporterat 300 000 resenärer.

Hos taxiförarna är Berlkönig inte populär eftersom man ser konkurrensen som tuff, inte minst därför att Berlkönig i likhet med den övriga kollektivtrafiken i Berlin är skattesubventionerad.

ALLT OM BILAR

16. Bila i Spanien kan bli dyrt – om du inte kan reglerna

Av Selma Jennervall Publicerad 21 jul 2019 17:30

Sommar, sol och riktigt saftiga böter. Det är vad du kan vänta dig om du kör i Spanien och inte riktigt har koll på vilka regler som gäller där. Och det är faktiskt en del att lägga på minnet.



Har du tänkt dig en roadtrip i Europa, eller mer exakt Spanien? Vad härligt. En lång bilresa kräver ju lite planering, och du har säkert redan koll på landets regler kring miljözoner.

Men du, ett tips. Läs den här listan innan. Just Spanien har en del trafikregler som kanske inte är så vanliga. Vad sägs om att öronen måste synas, och att musiken inte får höras ut?

LÄS MER: 5 onödiga böter – så undviker du dem

De 10 ovanligaste trafikreglerna

1. Att köra barfota kostar dig 80 euro i böter. Upptäcks det att du kört i flip-flops kan det vara till extra belastning vid eventuell olycka.

2. Om du kör med en arm utanför sidofönstret under en längre tid, kan du få böter på 80 euro.

3. Att parkera på en ”Protected”-märkt strand kan kosta dig upp till hela 6 000 euro. Så ha koll på skyltarna innan du stannar ditt fordon.

4. Om du kör i lugna områden med hög musik i bilen så varierar böterna normalt sett mellan 80 och 100 euro. Det finns fall där böterna har blivit upp till 2 400 euro eftersom oljudet hindrade invånarna i ett bostadsområde från att sova. Musik från bilen ska helst inte höras utanför fordonet överhuvudtaget.

5. Användning av signalhornet mellan klockan 23.00 och 06.00 i tätbebyggt område är förbjudet. Det får bara ske för att förhindra en olycka eller för att varna en förare vid omkörning. All annan användning kan kosta 80 euro.

6. Om du under stopptiden vid rött ljus lägger ditt fokus på något annat som till exempel letar efter något i din väska, fibblar med mobilen, eller fixar till sminket, så kan det kosta 200 euro och två prickar på körkortet.

7. Att ligga kvar i mittfilen eller vänstra filen när högerfilen är ledig kan kosta 200 euro.

8. Bägge händerna skall vara på ratten och öronen måste synas (inget annat än hörapparat får vara i öronen), annars kan du få böter upp till 200 euro.

9. Att inte koncentrera dig på trafiken kan bli dyrt. Blir du observerad med att ha tagit blicken från vägen flera gånger, kan resultera i 80 euro i böter. Samma belopp för att kyssa någon, bita på naglarna eller visa fingret åt någon när du kör.

10. Tanka bensin med radion påslagen kostar dig 91 euro.

LÄS MER: Android Auto kan äntligen vara på gång till Sverige

Andra trafikregler att ha koll på

Sedan har de ju andra regler, som kanske inte är fullt lika ovanliga, men minst lika bra att hålla koll på.

1. Användning av mobiltelefon (utan hands-free), 200 euro och 3 prickar på körkortet.

2. Att ha en till salu-skylt i fönstret när fordonet befinner sig på allmän plats, 200 euro.

3. Att ställa in GPS:en under körning, kostar dig 100 euro.

4. Ett ogiltigt körkort, 200 euro.

5. Inte använda säkerhetsbältet, 200 euro och 3 prickar på körkortet.

6. Användning av radarvarnare blir böter på 200 euro och 3 prickar på körkortet.

7. Användning av radarstörare kan ge böter på upp till 6 000 euro.

8. Att inte ha med ett par reservglasögon (om du behöver glasögon när du kör), 90 euro.

Värt att notera är att dessa regler kommer tolkas av trafikpolis utifrån omständigheter och förutsättningar. Risken att drabbas av böter för att exempelvis ha kört tryggt och säkert med armen utanför sidofönstret är väldigt liten. Men vid en eventuell olycka eller osäker körning läggs dessa faktum på som extra belastning.

Av Selma Jennervall

Klassiker

17. Volvoville – P1800 som cabriolet

Publicerad 2019-07-22, 8:00

Text Fredrik Nyblad

Tilltaget var lika självklart som kontroversiellt – P1800 med sufflett. Vilken superframgång det skulle kunna ha blivit. Men Volvo i Göteborg sade nej.



I Klassiker 7/2019 kör vi en av fem existerande Volvo 262C Cabriolet som byggdes av Solaire på initiativ av Volvo North America i början av 1980-talet.

Dock tyckte huvudkontoret hemma i Sverige att det inte var lämpligt för en tillverkare av säkerhetsmedvetna bilar att bygga en bil utan tak och lade in i sitt veto.

Cabrioletversionen av 262C var inte den första som Volvo i Göteborg stoppade. Volvoåterförsäljaren Volvoville på Long Island i New York hade inte bara det perfekta namnet utan också en väldigt bra idé: att kapa taket av 1800 S.

Med en cabrioletversion kunde de möta konkurrensen från bilhandlaren tvärs över gatan som sålde öppna engelska bilar. Mellan 1964 och 1969 tillverkade Volvoville ett 30-tal öppna 1800.S.

Listpriset för en 1800 S var 3 695 dollar och för 1 000 dollar mer fick man en cabriolet. Volvo i Göteborg var inte förtjusta i återförsäljarens namn och dessutom ville man sätta stopp för kaparlusten.

Det slutade med en kompromiss – cabrioletkonverteringarna upphörde men namnet Volvoville fick man behålla.





[Volvo P1800 i reklamen]

[Volvorekordmannen Irv Gordon är död]

[En Volvo P1800 för 16 000 kronor!]

[Rätt skor i Volvo P1800!]

[Film: Taklös Volvo 1800!
Bremen Classic Motor Show öppnade fredagen den tredje februari. En av många spännande bilar på mässan är en Volvo 1800 cabriolet. 2]

[Volvo P1800 – läs digitalt!
Nu finns fyra Klassiker-artiklar om Volvos sportvagn att ladda hem till din dator, läsplatta eller telefon!]

GRANTURISMO

18. Alfa Romeo 8C

Gran Turismo Magazine nr.2 2014

För ljudets skull



Våren 2009 var jag i Maranello för att prova den då nya HGTE-versionen av Ferrari 599. Hotellet Maranello Palace ligger precis vid den stora rondellen på baksidan, eller kanske bättre beskrivet fabrikssidan, av Ferraris stora komplex. Och på morgonen väcktes jag av den sanslöst vackra sången av ett italienskt fullblod på maxvarv.





***FILM*: https://youtu.be/FTdfycjxScc**

Men det lät inte V12, och inte heller riktigt som en Ferrari-V8. Ljudet var lite rundare, mjukare och kanske framför allt högre än det från de Ferrari 430:or som cirkulerat i staden kvällen innan.

Snabbt upp med persiennen och där, på långsladd kom en Alfa Romeo 8C Spider med PROVA-skylt bak ett extra ärevarv runt rondellen. Strax efter kom nästa 8C Spider och upprepade manövern och när jag senare på förmiddagen kom till Fioranobanan för att ratta 599 HGTE passade jag på att fråga en av Ferraris testförare om Alforna.

– Ahhh, den är favoriten just nu. Vi här på Ferrari gör alla sluttester med Alforna. Den kanske inte matchar Ferraribilarnas varvtider på Fiorano, men på vägen – wow!

Det var alltså förklaringen, en sanning som ytterligare bekräftades under den sena eftermiddagens fabriksbesök. En handfull 8C Spiderbilar stod vid testavdelningen och min värd berättade att testförarna alltid hittade en anledning att köra en repa till, och en till …

Och att de också av någon anledning föredrog den öppna bilen, ingen kunde förklara det, möjligen hängde det ihop med att man haft ytterligare tid på sig att fintrimma chassit då den kom två år senare.

Men vad har då Ferrari med Alfa Romeo 8C att göra? Förutom testerna alltså? Allt, är det korta och enkla svaret. Den må ha satts ihop av Maserati i Modena, men utvecklingsarbetet gjordes till stor del i Maranello och motorn byggdes där, parallellt med Ferraris egna maskiner. Att 8C över huvud taget kom till kan nog tillskrivas Fiats vd Sergio Marchionne. Med sin internationella bakgrund hade han haft topp-poster i både Kanada och Schweiz innan han tog över ansvaret för Fiat 2004. Då ville han se till att Fiatgruppens alla märken fanns representerade på alla viktiga marknader.

Att Alfa inte sålts i USA sedan 1995 irriterade och när han fick klart för sig att man hade den perfekta bilen för att sätta Alfa på kartan i konceptet 8C som visats 2003, året innan han tillträdde, blev det full fart. Och det skulle inte bli någon urvattnad produktionsversion av bilen – istället satsades det stort på att den skulle leva upp till Alfa Romeos stolta arv från de storslagna GT-bilarna på 30-talet.

I gruppen hade man ju tillgång till Ferraris och Maseratis teknik och den nyutvecklade motorn var en starkare variant av den som satt i Maserati 4200 GT, Quattroporte och senare även GranTurismo. Volymen ökades från 4,2 till 4,7 liter och effekten togs upp till 450 hästkrafter. Senare kom den versionen av motorn även att återfinnas i S-versionerna av Maseratis bilar.

Bottenplattan och chassikomponenterna är även de baserade på Maseratiprylar, även om plattan levererades av ITCA Produzione och den unika kolfiberkarossen av ATR Group. Sedan sattes alltså allt ihop hos Maserati i Modena innan bilarna sluttestades av Ferrari.

Redan från början hade man bestämt att det bara skulle byggas 500 8C Competizione och 500 8C Spider och den första coupén levererades till Italien i oktober 2007. Det dröjde sedan ett helt år innan den första bilen skickades till USA-marknaden. Köpare av "USA 001" som den fick till registreringsnummer var filmskaparen James Glickenhaus, även känd för att ha beställt en unik Ferrari P4/5 av Pininfarina.

I slutet av 2008 levererades den 500:e och sista coupén, även den till USA, innan produktionen av Spidern började tidigt 2009 och pågick i cirka ett år.

Formen är signerad Wolfgang Egger som då var chefsdesigner hos Alfa Romeo, men som 2007 började på Audi. Efter interna stridigheter där lämnade han för övrigt Audi i december 2013 och gick istället till VW-ägda Ital Design. Intressant nog byggdes prototyperna av Carrozzeria Marazzi, som en gång i tiden också tillvrkade de 18 "produktionsexemplaren" av den kultförklarade Alfa Tipo 33 Stradale som är en av inspirationskällorna till 8C-modellerna.

Det begränsade antalet tillverkade bilar har gjort den till ett samlarobjekt redan från start, vilket gör att den kan jämföras med bilar som BMW Z8, Ford GT och McLaren-Mercedes SLR vilket trasslar till prisbilden en del. BMW:n och Forden har bägge ökat i värde efter att först ha rasat en del. Idag kostar de ungefär som när de var nya, medan Mercedesbilarna fortsatt rasa och idag bara är värda hälften av nypriset.

Hur ska det då prismässigt gå för Alfa 8C? Tyvärr verkar det som om vi som hoppats på ett prisras för att någon gång få råd med en kan sluta drömma. Enligt en stor amerikansk marknadsundersökning verkar priserna på begagnade 8C ha planat ut runt 80 procent av nypriset.

Det lägsta pris som noterats var när Bonhams under Goodwood Festival of Speed auktionerade bort en coupé för 90 000 pund, ungefär 960 000 kronor. I England kostade den 120 000 pund ny.

I gengäld finns det ett antal nya, osålda bilar som det begärs fantasisummor för. Hela 289 000 euro, cirka 2,5 miljoner kronor, är det högsta som skådats på mobile.de. Det faktum att många av bilarna aldrig kommer att köras utan bara ses som investeringsobjekt är den tråkiga baksidan av kultstatusen.

En bil som Alfa Romeo 8C måste köras – och höras …

Robert Petersson

Klassiker

19. Grattis Opel Manta!

Publicerad 27 juli 2009 TEXT David Falk

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Marta har namnsdag vill vi gärna fira Manta.



Fiskarten manta är den största av alla rockor och kan bli nästan 8 meter breda och 2,3 ton tunga. Så stor blev aldrig Opel Manta som i sin första upplaga presenterades 1970 som ett svar på ärkefienden Fords framgångsrika Capri.

Manta A delade teknik med Ascona och fanns med motorer på 1,2, 1,6 och 1,9 liter. Manta B kom som 1976 års modell och fanns både som cupé och hatchback.

Precis som sin föregångare baserades den på Opel Ascona.



På framskärmen satt en stiliserad manta, snygg. Vanligast i Sverige var 1,6-litersmodellen med 80 hk. 1,9-litersmotorn gav 90 hk och bättre vrid.



Här har manta kommit in i 1980-talet, 1983 såldes 2,0E och GT/E, båda med tvålitersmotor med L E Jetronic-.insprutning som gav 105 hk och båda i coupéutförande.



Manta 400 Rally Car 1981–84



Mantzel Opel Manta Evolution Cabrio 1987

FILM: Sista Mantan från Antwerpen Här byggs den sista Opel Mantan, året är 1988.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

20. Audi RS Q8 ger järnet på Nürburgring

Mattias Rabe 14 juli 2019

Och inte är det en dieselmotor som sätter fart på kärran, i RS-varianten av Q8 är det enbart V8-muskler som sörplar bensin som gäller.



FILM: ***https://youtu.be/sie0alCG0d0***

För bara några veckor sedan presenterade Audi prestandasuven SQ8. 435 hästkrafter och 900 newtonmeter skickar iväg bjässen från stillastående till 100 km/h på 4,8 sekunder. En hel del vrålade av lycka, men satte glädjen i halsen när meningen om drivkällan observerades. En 4,0-liters V8 som dricker… diesel.

Är man motståndare till diesel i prestandabilar får man lyfta blicken och titta på RS Q8-hyllan i stället. En sådan är fortfarande på gång och den har nyligen synts till som lätt maskerad prototyp på Nürburgring. Där har den fört väsen av trevlig sort, för oavsett hur mycket elbil man är så är det något visst med ett rejält motorljud.

Under huven på RS Q8 sitter samma V8 som i Lamborghini Urus, Q8:ans italienska syskon. Det senaste är dock att Audin får den i nedtrimmat utförande, det vill säga inte i 650 hästkrafter. I stället snackas det om 550 hästkrafter som får 136 hästkompisar från en elmotor. Tillsammans rör det sig alltså om mer effekt än i Urus, totalt 680. Känns siffrorna igen? Just det, samma som i laddhybriden Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid.

Hur snabb denna Ingolstadt-klump på närmare två och ett halvt ton blir vet vi inte, men räkna med en 0-100-siffra en bra bit under fyra sekunder. Urus gör sprinten på 3,6 sekunder och tyngre Panamera gör den på 3,4 sekunder.

NyTeknik

21. Nya Zeelands superbil ska slå rekord i nedkraft

2019-07-22 12:00

John Edgren

Modellen väger 605 kilo, och har en V10-motor på tusen hästar. Med fyra ton nedkraft ska Rodin F Zero vara snabbare än en F1-bil.



FILM: ***https://youtu.be/m9EysArRkys?t=96***

Det kändes extremt när superbilarnas motorer för inte så länge sedan nalkades tusen hästkrafter. Men kapprustningen är intensiv, och sedan dess har värstingmodellernas prestanda snabbt pinnat vidare. Koenigseggs Jesko levererar 1 600 hästkrafter på E85 – och nyligen presenterade Lotus sin kommande elbil Evija, vars motorer utvecklar 2 000 hästkrafter.

Elbilarna har onekligen dragit undan mattan för de traditionella superbilarnas i paradgrenen acceleration, detta när en Tesla Model S i Ludicrous-läget klarar 0-96 km/h på 2,4 sekunder. Och den nya Lotusen ska dessutom ha en maxhastighet på mer än 320 km/h. För att ha ett existensberättigande måste de extrema modellerna med förbränningsmotorer leverera något annat. Rodin Cars har satsat på nedkraft (downforce på engelska).

Prestanda som F1-bil

Tillverkaren kommer något otippat från Nya Zeeland, och deras första modell F Zero ska ha prestanda som en Formel 1-bil. Den är förvisso avsedd för bankörning, men Rodin kommer även släppa en gatlaglig version. Modellen sägs inte väga mer än 605 kilo med föraren inberäknad, och den kommer utrustas med en V10-motor på fyra liter. I instegsversionen ska den prestera 700 hästar, men med dubbelturbo levererar motorn tusen hästar – och har kapacitet att pressas till 1 600 hästkrafter.



Redan kombinationen av låg vikt och kraft gör F Zero extrem, men det är bilens downforce – alltså den nedåtkraft som genereras av karossens aerodynamik och spoilers – som gör modellen unik. Designen ska nämligen leverera fyra ton downforce vid 300 km/h. Som jämförelse levererar Aston Martins banbil Valkyrie AMR Pro 1 800 kilos downforce. Bara vingen fram på FZero ger två tons downforce. Det innebär att nyzeeländaren kommer kunna prestera en extrem kurvtagning.

Motorn byggs av Neil Brown Engineering

– Tanken med F Zero är att skapa en bil som är snabbare än dagens Formel 1-bilar, säger Rodins grundare David Dicker till Whichcar.

Kolfiberkarossen utvecklas vid huvudkontoret utanför Christchurch. Dicker har designat motorn, men den ska byggas av brittiska Neil Brown Engineering – under överinseende av Graham Dale-Jones, en veteran från Cosworth och Ford motorsport. V10:an paras med en mekanisk åttaväxlad sekventiell växellåda byggd av Ricardo – som även levererar växellådor till F1, Bugatti Chiron och Aston Martin Valkyrie. Rodin siktar på att prislappen för F Zero ska landa på en miljon euro.



JOHN EDGREN

Feber

22. Red Bull Racing slår rekord i snabbaste pit stop

Av Roger Åberg 2019-07-16 kl 12:00

1,91 sekunder!



FILM: [*https://youtu.be/3ZVf6Sc989E*](https://youtu.be/3ZVf6Sc989E)

Det var under söndagens race på Silverstone som Red Bull-stallet slog rekord i att utföra ett pit stop snabbast. Den nya rekordtiden är 1,91 sekunder och blinkar du kommer du att missa det. Imponerande!

Tidigare rekordet var på 1,92 sekunder.

SLUT